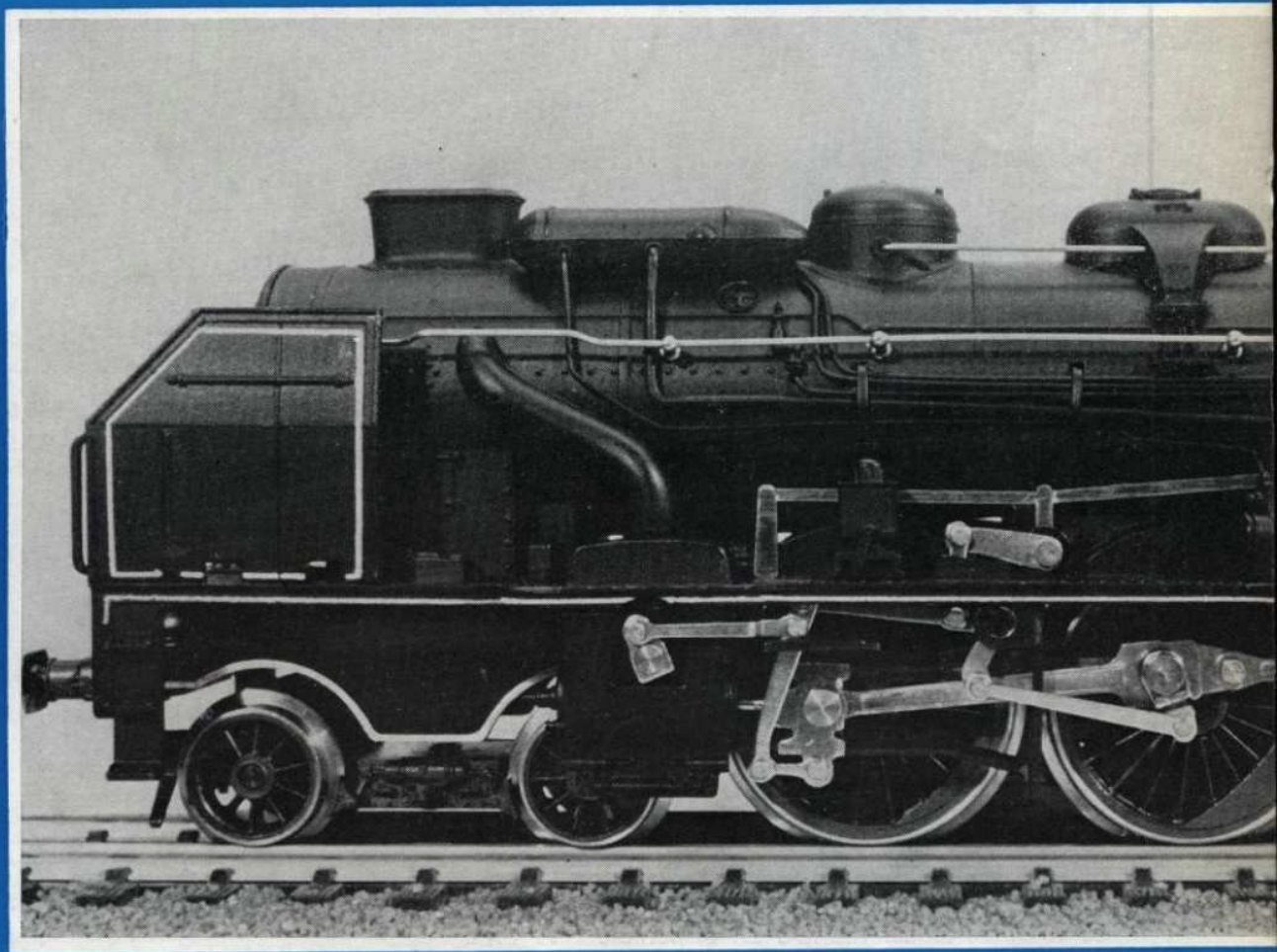
Loco-revue

N° 270
FEVRIER 1967

La revue des amateurs de chemins de fer



N° 270 FÉVRIER 1967 - VOLUME XXVI

3.60 F

REFERENDUM : RESULTATS - LA 231. E " RIVAROSSI "

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

B.P. 9 56-AURAY

Tél. 65 AURAY (Morbihan) —
C. C. P. France 2081-39 PARIS
Belgique 6000-32 BRUXELLES

LOCO revue

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

VOLUME XXVI N° 270 FEVRIER 1967

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur de FERPRESS (Union Internationale de Presse Ferroviaire).

Parait le 1er de chaque mois

Fondateur : Jean-Edm. FOURNEREAU.
Directeur et rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

ADMINISTRATION
rédaction - publicité abonnement

Editions LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
R. C. Lorient 66 A 182

NOTA - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

SOMMAIRE

Regards sur les chemins de fer Hongrois 64
Le Minitransliliputien
ou la construction de A à Z d'un réseau HO (suite) 67
En HO, un modèle racé : La 231-E Rivarossi 70
Le référendum Loco-Revue : Résultats 76
Model Shopping 78
Le CT.2 66, version pour le " O " 81
Un engin de prestige : La E 03 Märklin/Hamo 84

Dans notre prochain numéro

(Sommaire provisoire)

Les ex-chevaux de bataille des Batignolles. — Les chemins de fer appartementaux (voie de 16,5 mm)... ! — Toutes les nouveautés présentées au 6e Salon International du Jouet à Paris. — Nuremberg express. — Un engin de prestige : la E 03 Märklin/Hamo (suite et fin).

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

Une silhouette aux lignes nettes : la 231-E en HO de Rivarossi (échelle 2/1 pour la photo !). On remarquera les supports de rambardes décolletés et les tuyauteries rapportées, par contre les mains courantes des déflecteurs sont venus du moulage. L'amateur exigeant pourra avantageusement leur subtituer des rambardes en fil maillechort de 5/10e et refaire les filets de décoration un peu épais.

The neat line of the Rivarossi Pacific in HO gauge. Can be noted handrails supports and the pipes. Against that the hand rails and windscreen come from moulding. The superscale amateur will be able to change the handrails and redraw the lining which is a bit too thick.

Aufnahme im Verhältnis 2 : 1 der neuen Pazifik-Lok von Rivarossi. Geländerstützen und Rohre sind aufgesetzt, während die Handstangen der Ablenker mitgegossen sind. Der geschickte Modellbahner kann sie leicht durch 5/10 starken NS-Draht ersetzen.

INFORMATIONS :

Récapitulation des prochaines manifestations intéressant notre hobby :

Du 5 au 11 Février ..... : — 6e Salon International du Jouet à PARIS.
Du 12 au 17 Février ..... : — 18e Foire Internationale du Jouet de NUREMBERG.
Les 29 et 30 Avril ..... : — Congrès annuel de la FFMF à Orléans. Le congrès coïncidera avec les Floralies internationales qui ouvriront le 29 Avril.
Du 20 Mai au 18 Juin ..... : — Grande exposition de modélisme ferroviaire organisée à l'occasion des Floralies internationales d'Orléans. (Voir pages centrales).
Du 3 au 9 Septembre ..... : — XIVe Congrès International du Modélisme ferroviaire MOROP à Bilbao. (Voir pages centrales).

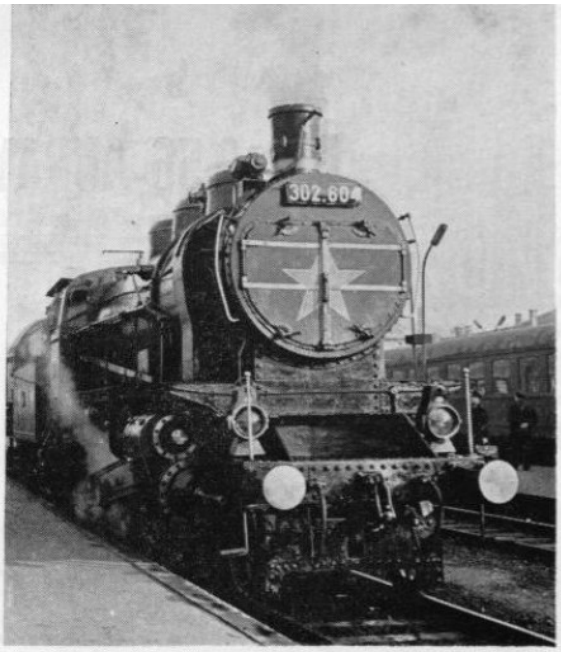
LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** maisons spécialisées ainsi que dans les **bibliothèques des gares** S.N.C.F. de la région parisienne et des grandes villes de province (plus de 450 points de vente).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER
Le Numéro Single Copy	3,60 F	4,00 F. ou 3,20 DM ou 5 SH ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F (1)	40,00 F. ou 32 DM ou 50 SH ou Dollar 8,00 (1)

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,90 F en timbres postes. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse

(1) Supplément pour emballage cartonné : 2 F.



Cliché Loco-Revue.

REGARDS sur les chemins de fer HONGROIS

Par J. HARASZTI

L'étoile à cinq branches, symbole des MAV (Magyar Allamvasutak - Chemins de fer de l'Etat Hongrois) est arborée par toutes les locomotives.

A l'occasion du dernier congrès Morop de Budapest*, nous avions demandé à un de nos correspondants et amis Hongrois, de bien vouloir nous présenter les chemins de fer de son pays en un exposé succinct que nous sommes heureux de publier ci-dessous.

Nous pensons que nos lecteurs en général seront intéressés de connaître quelques caractéristiques essentielles de ces chemins de fer qui, rappelons-le, sont à l'origine de l'électrification en courant monophasé 50 Hz.

Effectivement, alors que vers les années 1920-1930, en Europe centrale et septentrionale on s'attaque à l'électrification en courant monophasé 16 2/3 Hz, aux Etats-Unis en courant à 25 Hz (quelques compagnies) en France et partout ailleurs en courant continu, la Hongrie, elle, expérimentait un système nouveau en utilisant le courant de fréquence industrielle à 50 Hz. Le bien fondé de cette initiative a été confirmé par la suite, non seulement par le succès des MAV, mais aussi par les essais importants effectués en 1936 par la DR sur la ligne du Höllental en Forêt Noire et plus récemment par le succès des électrifications de grande envergure entreprise par la SNCF sous l'impulsion décisive de M. Louis Armand, et celles effectuées en URSS.

Dès l'année 1825 apparaissent les premiers chemins de fer en Hongrie, mais ce n'était que des voitures traînées par des chevaux, c'est-à-dire des chemins de fer à traction hippomobile. En 1827 fut construit un chemin de fer suspendu système Palmer, de huit kilomètres de ligne. Ce chemin de fer était également remorqué par chevaux, à partir du sol. Il a dû être démonté à cause de difficultés techniques.

L'invention comme le développement de la locomotive à vapeur, dès son avènement, ont été suivis avec beaucoup d'enthousiasme en Hongrie. Le gouvernement avait aussitôt compris la grande importance de la traction vapeur et décidé de faire construire 13 lignes de chemin de fer, partant toutes de Budapest en forme d'étoile. La première section inaugurée le 15 juillet 1846, fut la portion Budapest ↔ Vac (34 km), de la ligne de Pozsony (aujourd'hui Bratislava). Les années suivantes virent très vite l'inauguration de nombreuses nouvelles lignes.

Dans les premières années, la majorité des chemins de fer furent construits par des compagnies privées, dont la plus importante se trouvait dans la partie ouest de la Hongrie, la k.u.k. privil. Südbahn-Gesellschaft. Ses lignes partaient de la gare du sud de Budapest en direction du lac Balaton.

En 1850, l'Etat a reconnu l'importance de ces chemins de fer privés et commença dans les années suivantes à en assurer le contrôle. Jusqu'en 1880, à l'exception du Sudbahn, presque tous les chemins de fer privés furent ainsi tour à tour inclus au réseau de l'Etat.

Après la première guerre mondiale, il ne restait à la Hongrie que 93 000 kilomètres carrés de superficie des 325 000 kilomètres carrés qu'elle avait possédé avant ; son réseau ferré proportionnellement diminuait de ses 23 000 kilomètres, à 8 705 kilomètres de voie normale et 268 kilomètres de voie étroite (760 mm, anciennement k.u.k. Feldbahn).

Entre les deux guerres, presque rien n'a été fait pour le développement des chemins de fer en Hongrie. En 1932, le dernier chemin de fer privé, la compagnie du chemin de fer Donau-Sau-Adria (anciennement k.u.k privil. Südbahn-Gesellschaft), fut étatisé à son tour.

Après des essais satisfaisants d'électrification par courant monophasé effectués vers les années 1918-1923, la ligne Budapest - Györ - Hegyeshalom (200 km) fut en 1932 électrifiée en courant 16 kV 50 Hz. Le système 50 Hz a en effet son origine en Hongrie, où l'ingénieur Kalman Kando, aux environs de 1917 préparait la première exploitation d'un chemin de fer à voie normale sous courant alternatif à haute tension. A l'époque, déjà ingénieur en chef chez Ganz,

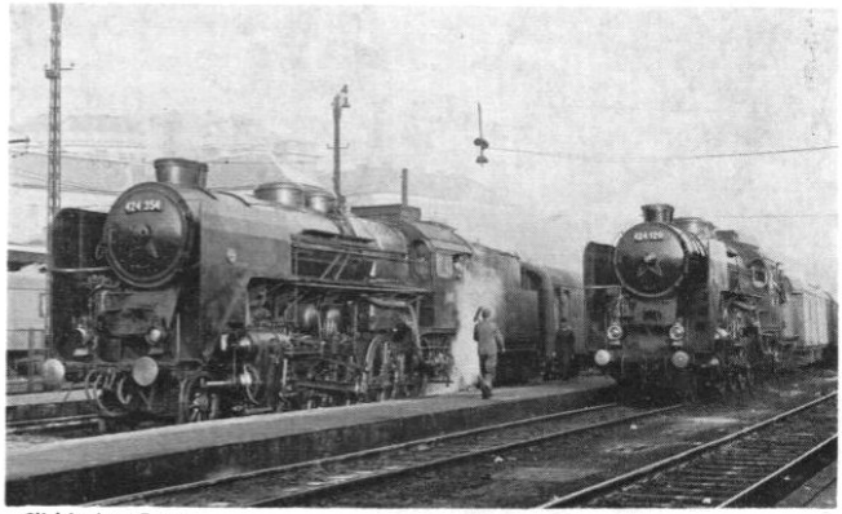
* Voir compte rendu en notre n° 267.

Kando fut chargé d'élaborer une étude sur l'électrification des chemins de fer de l'Etat hongrois, le courant de fréquence industrielle à 50 Hz devait fournir le système d'électrification le plus économique et Kando sut tirer le meilleur parti de cette solution d'autant plus intéressante que le pays était pauvre.

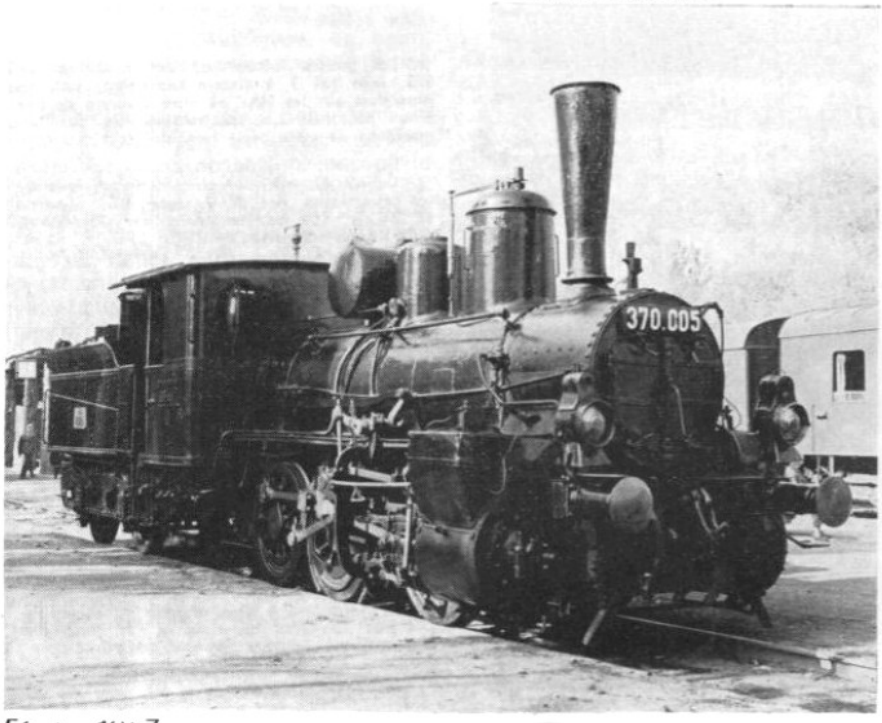
Dans le système de traction Kando, le courant alternatif monophasé est transformé en courant alternatif triphasé pour l'alimentation des moteurs, par un convertisseur synchrone, monté dans la locomotive. Les locomotives de série construites d'après le système Kando étaient les V 40 (V = électrique), encore en service aujourd'hui.

Il y a quelques années fut électrifiée la ligne Budapest - Miscolz - Szerencs. Contrairement à la première ligne électrifiée : Budapest ↔ Hegyeshalom vers la frontière autrichienne, on a choisi ici le système 25 kV 50 Hz. Pour le service sur cette ligne furent construites les locomotives bi-tension V.41 et V.42 dont les transformateurs principaux sont commutables sur 16 kV, ainsi ces machines peuvent-elles être utilisées sur les deux systèmes. Cette compatibilité est de toutes façons indispensable, étant donné que la gare de l'Est de Budapest est alimentée uniquement en 16 kV et que la ligne à 25 kV commence seulement hors de Budapest. Les V.41 et V.42 sont munies de redresseurs et de moteurs à courant continu et ressemblent aux BB 12 000 et 13 000 de la SNCF, mais contrairement à l'aspect de ces dernières, elles sont assymétriques.

Cliché J. HARASZTI



Clichés Loco-Revue.



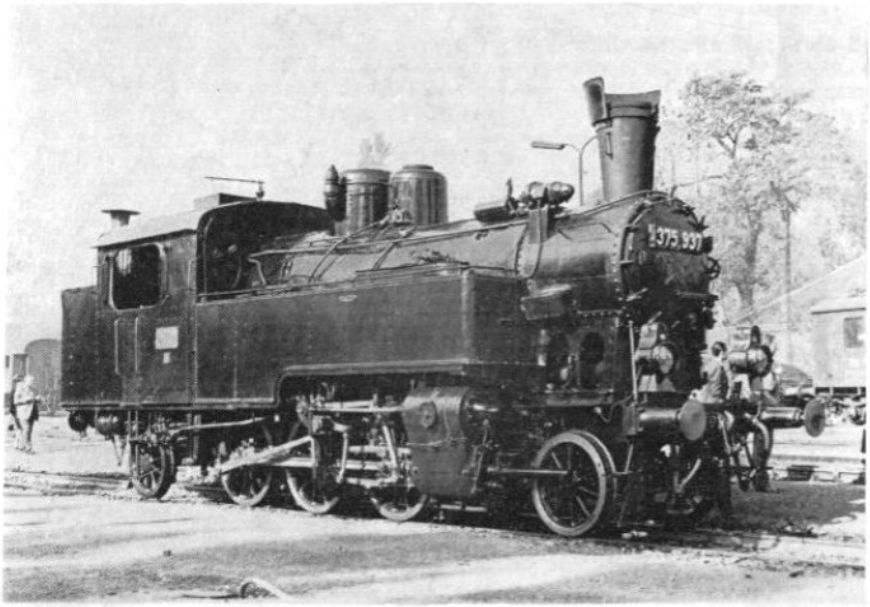
De haut en bas :

Locomotive bi-tension 16/25 kV - 50 Hz, de 3200 ch, licence Ward-Léonard.

Deux représentantes des plus puissantes locomotives à vapeur (2200 ch) des MAV, série 424, type 240. (La voie légère des MAV ne peut admettre des locomotives plus lourdes).

Une des plus anciennes locomotives à vapeur encore en service sur les MAV : locomotive série 370 type 030 construite en 1898.

Cliché Povarosi



Cliché Loco-Revue.

Cliché J. HARASZTI.

Les dernières locomotives construites, les V.43, sont les plus rapides et probablement aussi les plus belles des MAV. Elles proviennent de la Société d'Etudes pour l'électrification en 50 Hz, dans laquelle sont représentées également des firmes suisses. Extérieurement, elles ressemblent aux BoBo 2500 des C.P. (Portugal). Elles sont construites actuellement par Ganz/MAVAG sous licence française.

Au cours de l'insensée deuxième guerre mondiale, la MAV a subi des pertes énormes, 70 à 80 % de son réseau et de son matériel roulant ont été endommagés, 2 000 ponts plus ou moins grands devaient être reconstruits.

Ces dernières années, beaucoup de mesures ont été prises pour moderniser les installations de sécurité. Le poste à touches d'itinéraires (Domino), développé par la firme suisse Integra, est construit en Hongrie sous licence, et beaucoup de gares et de stations en sont équipées.

A cause des constructions nouvelles en partie d'origine hongroise, en partie construites sous licence, le parc nouveau traction de la MAV peut être qualifié de moderne. Le parc de locomotives augmente en moyenne de

(suite page 77).

De haut en bas :

Locomotive diesel-électrique de 2000 ch MAVAG, type l'Co-Co l', dont la construction remonte à 1958.

Les petites locomotives tender de la série 375, type 131 T à simple expansion, sont très répandues sur les MAV où elles assurent de nombreux services. La construction des premières machines de cette série remonte à 1920.

Une V 43, une des plus modernes locomotives électriques des MAV, type BB, bi-tension 16/25 kV - 50 Hz, construite par Ganz-MAVAG sous licence française.

AVIS. — Nous prions instamment nos lecteurs, abonnés ou non, qui nous écrivent pour des renseignements techniques, de bien vouloir joindre pour frais de correspondance 2 timbres à leur demande, ou mieux un timbre + une enveloppe timbrée à leur adresse.

Nous recevons, en effet, journellement de nombreuses demandes de renseignements qui pour certaines nécessitent des recherches et des temps de réponse non négligeable, et ne pourrons plus prendre en considération de telles questions si les conditions exigées, ci-dessus ne sont remplies.